

# SPACERKIEM PO SKIERNIEWICACH

ANDRZEJ KRYSIAK

*Stacja, stacyjka, wiedenka – tak w największym skrócie można by nazwać skierniewicki dworzec kolejowy.*

*To ważne miejsce na mapie turystycznej i historycznej miasta. Tędy bowiem przebiegają główne szlaki komunikacyjne z Warszawy do Łodzi i dalej do Poznania, Wiednia, Łowicza i Torunia.*

Artykuł jest fragmentem przygotowywanego do druku przewodnika po Skierniewicach

**W**łączenie stacji skierniewickiej do systemu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej uczyniło ze Skierniewic stację węzłową o zwiększonym ruchu pasażerskim. Spowodowało to konieczność budowy reprezentacyjnego dworca, który ponadto musiał być dostosowany do potrzeb dworskich z uwagi na częste wizyty carów w letniej rezydencji.

Pierwszy dworzec, tzw. carski, zlokalizowano na terenie parku, w północnym jego skraju. Au-

torem projektu był Adam Idźkowski, entuzjasta gotyku, ten sam, który przebudował katedrę św. Jana w Warszawie. Obiekt został oddany do użytku w 1845 roku. Wzniesiono go w stylu arabskim. Posiadał duży hol w części centralnej z kolumną i dwie kondygnacje kolumnienek tworzące loggie widokowe. W styczniu 1945 roku spłonął.

## WYSIADAMY NA DWORCU

Dworzec, który stoi do dziś, zaczęto budować, gdy feldmarszałek Bariatyński wymówił „wiedence” użytkowanie części pałacowego parku. Dworzec powstał więc w niewielkiej odległości od pierwszego, poza granicami parku, na terenie wsi Skierniewka. Budowę rozpoczęto w kwietniu 1873 roku. Zaprojektował go Jan Heurich (ojciec), warszawski architekt, wchodzący właśnie w fazę swoich największych możliwości twórczych. Całością inwestycji kierował Kazimierz Regulski, inspektor Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, a wśród wykonawców znalazły się renomowane firmy warszawskie. Poświęcenie budowli i uroczyste oddanie do użytku publicznego nastąpiło w kwietniu 1874 roku. Przestronny budynek architekturą nawiązywał do modnych wówczas form neogotyku. Wzniesiony z cegły, eksponował kolorystyczne i dekoracyjne możliwości tego materiału. Mieścił kasę, stróżówkę portiera, biura poczty i telegrafu kolejowego, poczekalnie, pokoje dla dam, bufet, kancelarię zawiadowcy i lampucernię. Na perony pasażerowie mogli dostać się za pośrednictwem poczekalni różnych klas (1, 2, 3). Najlepsze były sale 1 i 2 klasy. Bogato dekorowane, przestronne, z sufitem ozdobionym złoconą sztukaterią, „trzymały pierwszeństwo” wśród poczekalni dworców Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Połączenie motywów przebrzmiewającego już nieco, ale nobilitującego gotyku angielskiego z formami nawiązującymi do cegla-

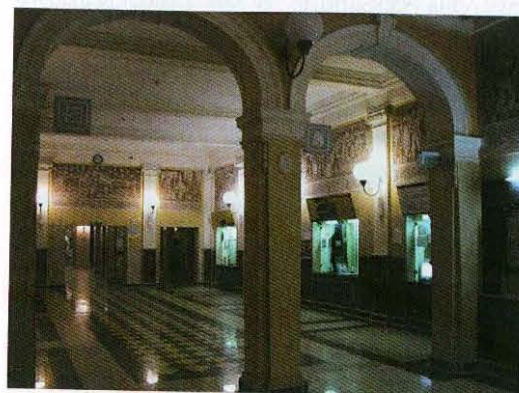
nego gotyku północnych rejonów środkowej Europy jest cenną właściwością skierniewickiego dworca. Jego architektura luźno nawiązuje do średniowiecznej architektury obronnej.

W 1893 roku wzniesiono na peronie, z którego odprawiano pociągi w kierunku Warszawy, wiatę konstrukcji żelazno-drewnianej. Zarówno tradycjonalizm formy i „kształcenie” żelaza w historycznych formach przejętych z innego materiału – kamienia, jak i nowoczesne fabryczne sposoby produkcji masowego detalu – prefabrykacja, stanowią o wartości historycznej obiektu. Niewiele zmienił się ów peron, upamiętniony przez Bolesława Prusa w *Lalce*.

W czasie pierwszej wojny światowej cofający się Rosjanie uszkodzili urządzenia kolejowe, w tym parowozownię i dworzec. W 1954 roku w pomieszczeniu dawnej świetlicy powstała sygnowana przez A. i N. Mieszkowskich seria graffiti – dzieło niezwykle typowe dla realizmu socjalistycznego. Realistycznie i patetycznie ujęte przedstawienia poświęcone są sztuce muzycznej, malarskiej, literaturze i rzeźbie. Są też sceny z życia wsi, kolejarzy, klasy robotniczej. Choć estetyka jest co najmniej kontrowersyjna, to podczas renowacji dworca uznano, że wystrój ten ma wartość zabytkową.

## PAROWOZOWNIA

Z dworcem związana jest stara parowozownia, zwana czasem remizą lub szopą. Aby tam dotrzeć, należy wejść na peron, a następnie na wiadukt i przejść na północną stronę stacji (przeciwną do dworca). Schodzimy na ulicę Biełańską, która prowadzi do bramy parowozowni (ok. 500 m w kierunku zachodnim). Nie znamy niestety planów czy opisów z 1845 roku, kiedy parowozownia powstała. Pierwsze zachowane wzmianki pochodzą z 1858 roku, gdy w związku z otwarciem Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej dokonano już poważnych modernizacji. Systematycznie rozbudowywana, była jednym z większych obiektów tego typu w okolicach



Fot. Paweł Bielicki



Fot. Paweł Buczek-Szwenke/UM Skierniewice

Warszawy. Elektryfikacja kolei oznaczała kres parowozowni skierniewickiej. W 1991 roku, po 146 latach, lokomotywnia Skierniewice przestała istnieć. Kiedy jej likwidacja była już przesądzona, Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei podjęło inicjatywę stworzenia w najstarszej zachowanej parowozowni Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej zaplecza remontowego dla zabytkowego taboru PKP. PSMK podjęło się społecznym wysiłkiem „zakonserwować” parowozownię jako czynny skansen techniki kolejowej i muzeum zabytkowego taboru. W zbiorach są m.in. salonka, którą jeździł przewodniczący Rady Państwa Aleksander Zawadzki, wagony osobowe klasy 2 i 3 z początku XX wieku, wagon do przewożenia piwa.

## PARK – LEGENDA O PIĘKNEJ CZERKIESCE

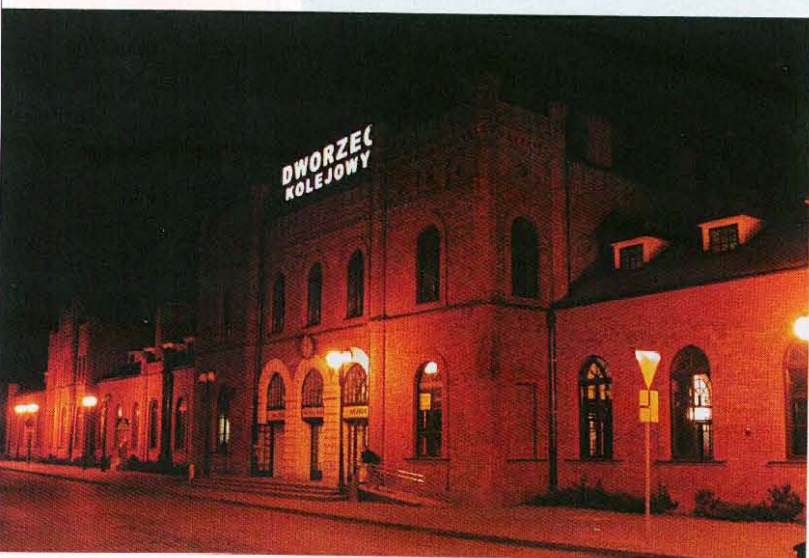
Mijamy budynek dworca, udając się w kierunku południowo-zachodnim w stronę ul. Sienkiewicza, niegdyś głównej arterii komunikacyjnej miasta. W czasach carskich, a przedtem prymasowskich, tędy udawano się do pałacu. Z daleka widać jeden z najciekawszych zabytków Skierniewic – klasycystyczną bramę wjazdową do dawnej rezydencji prymasów, zwaną czasem Bramą Parkową. Wystawił ją za sprawą prymasa Antoniego Ostrowskiego Efraim Szreger w 1780 roku. Budowla o charakterze monumentalnym ma kształt łuku z półkolistym zamkniętym przejściem na osi.

Przejeżdżał przez nią Stanisław August Poniatowski w 1783 roku. Była świadkiem uroczystego wjazdu cara Aleksandra III i jego gości, Wilhelma I i Franciszka Józefa I, uczestniczących w zjeździe trzech cesarzy, który odbył się w Skierniewicach 15 – 17 września 1884 roku. Brama, która dziś dla skierniewiczian stanowi bardzo ważny element architektoniczny miasta, o mały włos nie została rozebrana. Jeszcze w okresie międzywojennym rozważano taki krok. Obiekt był w opłakanym stanie i popadł

Zabytkowa parowozownia, w której zgromadzono zbiory techniki i taboru kolejowego

Wnętrze zabytkowego dworca z socrealistycznymi malowidłami ściennymi z 1954 roku

Neogotycki dworzec kolejowy w Skierniewicach, wybudowany w latach 1873–1874. Zaprojektował go warszawski architekt Jan Heurich (ojciec) na zamówienie dyrekcji Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej



Fot. Paweł Bielicki